ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais | The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 groszy za wiersz milimetrowy trzyłamowy — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł, Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji Estonji, Jugosławji (S H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 7 zł, półrocznie 4 zł, kwartalnie 2 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044, lub przekazem pocztowym pod adres. admin. pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. Cena 10 gr.

Nr. 40. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 31 październ. 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 150

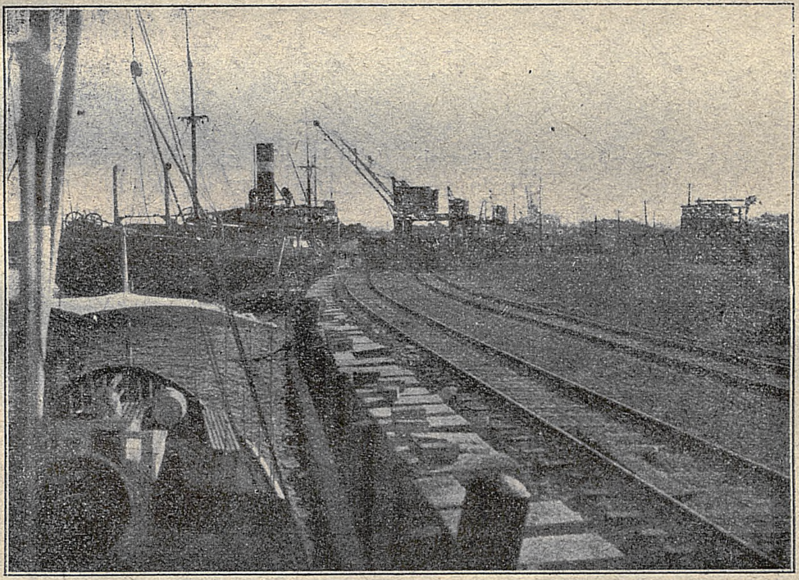
Sprawność przeładunkowa Gdyni, Gdańska i Tczewa.

II. Gdańsk.

Jeszcze półtora roku temu port gdański nie mógł przeładować węgla i rudy z kolei na okręt i odwrotnie więcej niż 70 000 ton miesięcznie. W chwili obecnej zdolność przeładunkowa portu dla tych towarów sięga 350 000 ton i w ciągu najbliższych paru miesięcy podniesie się o dalsze 150 000 ton, tak że łączna zdolność przeładunkowa dla węgla i rudy, nie licząc przeładunku ze statków rzecznych na morskie i odwrotnie, wyniesie pół miljona ton na miesiąc, nie naruszając przy tem jednoczesnej zdolności przeładunkowej dla innych towarów.

Środki przeładunkowe portu gdańskiego z przed 1½ roku składały się dla rudy i węgla z:4 kranów 2,5 tonowych gminy gdańskiej na Troylu, 7 kranów po 2,5 tony Wolnej Strefy, oraz 10-tonowego kranu brzegowego tamże. Lecz 10-tonowy kran nie nadaje się do szybkiego ładowania, pozostałe zaś krany były za słabe, zwłaszcza do zastosowania chwytaczy automatycznych.

Obecnie w porcie gdańskim rozwinęło się 6 ośrodków przeładowania węgla i 1 ośrodek przeładowania rudy.



Krany Strefy Wolnej.

Punkty przeładunkowe dla węgla.

1. **Nabrzeża basenu Wolnej Strefy.** Tu czynne są cztery nowe krany portalowe 7-tonowe z automatycznemi chwytaczami, czynne od roku. Przeładowywały one dotychczas blisko połowę całej ilości przeładowywanego w porcie węgla, stanowią więc na razie główny ośrodek przeładunkowy portu. Z kranów 2,5 tonowych północnego brzegu Wolnej Strefy, już wyżej wymienionych, dwa po gruntownym remoncie przechodzą na brzeg południowy. Uzyska się przez to też szersze rozstawienie kranów, co sprzyja ich całkowitemu wyzyskaniu.

2. **Nowe nabrzeże dworca wiślanego.** Dworzec Wiślany po przebudowie nabrzeża na długości 400 metrów, posiada najgłębsze cumowisko brzegowe w porcie. W chwili obecnej montuje



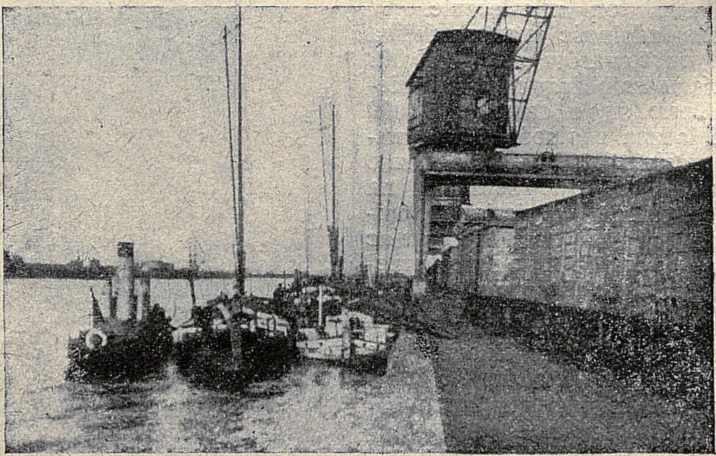
Basen Wolnej Strefy
przy wejściu do portu gdańskiego. Z prawej strony widać nowy kran płynący wyładowujący z parowca rudę na lory kolejowe na pobliskiem nabrzeżu.

się tu 6 kranów 7-tonowych, których znaczenie dla przeładunku węgla zapewne przewyższy nawet rolę Wolnej Strefy. Na starem nabrzeżu prócz tego pozostaje kran 6-tonowy, który służyć będzie innym celom.

3. **Nabrzeże Gminy Miejskiej na Troylu.** Tu pracują bardzo skutecznie dwa krany 5 -tonowe, również nowe, należące do gminy miejskiej. Dla lepszego wykorzystania tych kranów portalowych nabrzeże z jezdnią dla kranów się rozszerza.

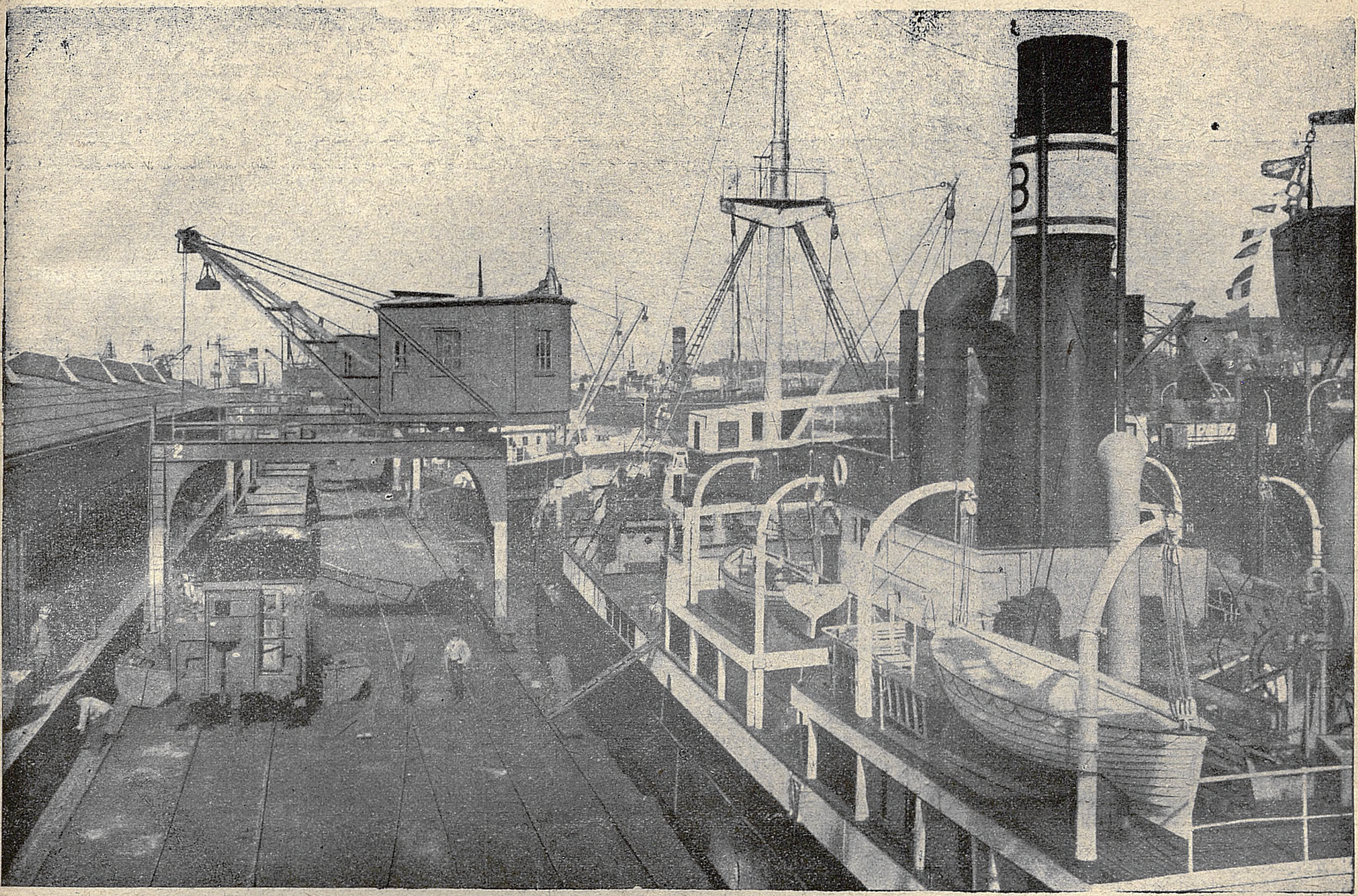
4. **Punkt przeładunkowy firmy Alldag na Troylu.** Firma ta urządzeniami swemi wyprzedziła nawet montowanie pierwszych nowych kranów Rady Portu, stawiając dwa krany mostowe, posługujące się chwytaczami samoczynnemi dla przeładunku węgla. Obecnie firma ta stawia dwa dalsze krany mostowe, oraz zaprowadziła kran pływający, który jednak, jak się zdaje okazał się niewłaściwego typu.

5. **Nabrzeże południowe Kanału Portowego.** Tu pracują dwa krany lokomotywowe, 2 tonowe. Są to jedyne krany parowe, zajęte przy przeładunku węgla w Gdańsku. Sprawność ich okazała się zadawalniająca. Tuż obok pracują przy przeładunku węgla również krany portalowe (2) firmy zbożowej Anker, przeznaczone właściwie do przeładunku zboża w workach. Nośność ich nieco mała (2 tony), pracują jednak sprawnie.



Jeden z kranów portalowych na Troylu
widziany z linji nabrzeża. — Na lewo berlinki wiślane, na prawo wagony.

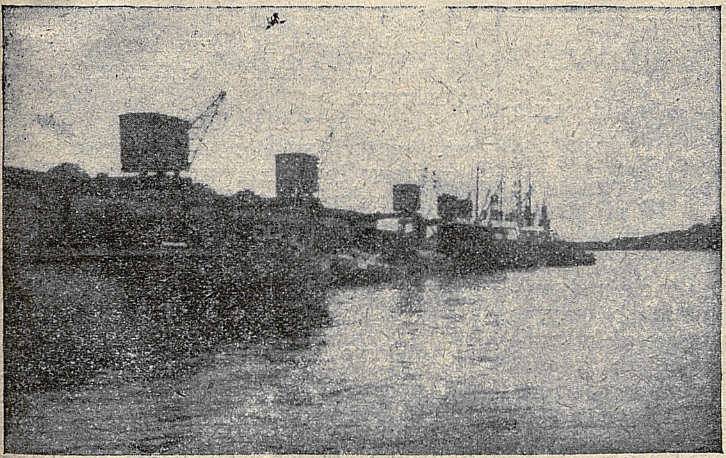
6. **Nabrzeże przy dawnej Składnicy Węgla Marynarki naprzeciwko twierdzy Wisłoujście.** Tu się ładuje węgiel jeszcze sposobami prymitywnemi. bez kranów. Możliwe że da się tu zastosować trzęsące się rynny.



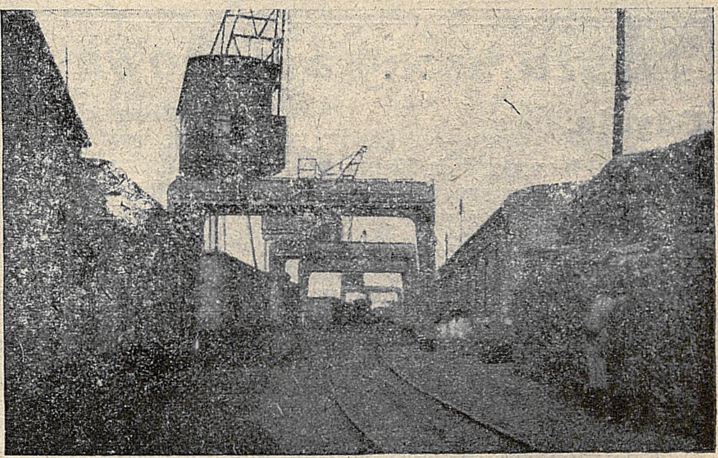
Nowe 4 krany portalowe 7-tonowe Wolnej Strefy podczas przeładunku węgla.

7. Jako zapasowy punkt przeładunkowy uważać należy basen amunicyjny na Westerplatte. W grudniu staną już tu krany wykonane przez firmę polską (Rudzki).

czne zanurzenie statków zawijających do portu z ładunkiem rudy. Nowe nabrzeże Dworca Wiślanego będzie również służyło jako miejsce dla przeładunku rudy.



Krany na Troylu widziane od strony wody.



Krany portalowe na Troylu, na prawym brzegu Wisły.

Przeładunek rudy.

Przeładunek ten koncentruje się właściwie na wodzie, w wejściowej części Strefy Wolnej. Nowy kran 25-tonowy pływający okazał się właściwym środkiem przeładunkowym, jak ze względu na nośność, nawet za wielką, tak też przedewszystkiem przez zna-

Zakup statków handlowych we Francji.

Według wiadomości półurzędowych sprawa zakupu pięciu francuskich statków handlowych (częściowo jeszcze znajdujących się w budowie) dla polskiej marynarki handlowej nabiera realnych kształtów. Przedstawiciel stoczni budującej te statki w najbliższych dniach ma przybyć do Warszawy. Są to statki, zamówione przez pewne towarzystwo, które następnie popadło w trudności finansowe. Jeden ze statków jest w takim stanie, że za 3 tygodnie mógłby już przybyć do Gdyni. Finansowa strona kupna ma być korzystna. Pierwszy ze statków miałby niezwłocznie rozpocząć podróże regularne pomiędzy Gdynią a portami skandynaw-

skiemi i angielskiemi. Nie jest jeszcze wyjaśnione, czy ma się utworzyć towarzystwo z dominującym udziałem rządu, czy też czysto rządowe towarzystwo żeglugi morskiej, które weszłoby w posiadanie tych statków. Tonaż łączny tych pięciu parowców wynosić ma 15 000 ton rej. netto. Według najświeższych wiadomości chodzi tylko o podpisanie umowy przez p. ministra E. Kwiatkowskiego. Pertraktacje we Francji prowadził nacz. wydz. żeglugowego w Dep. Mar. Handl. kdr. r. H. Pistel. Przyprowadzi pierwszy statek do Gdyni kpt. M. Stankiewicz, dotychczasowy komendant st. szkolnego „Lwów".

Tona czy tonna.

(W sprawie pisowni wyrazu.)

Wyraz ten spotyka się niezmiernie często, nietylko w artykułach fachowych, lecz również w wiadomościach i nawet drobnych wzmiankach pism codziennych. Im więcej będzie przybierał w naszem życiu na znaczeniu własny handel morski, oraz związane z nim sprawy marynarki handlowej i wojennej, tem częściej ukaże się wyraz tona na łamach pism i na stronicach książek. Byłoby rzeczą wysoce niepożądaną, ażebyśmy mieli nadal rozbieżną, podwójną pisownię: tona i tonna.

A więc tona czy tonna?

Wyraz angielski jest — ton, wyraz niemiecki — Tonne. Przypuszczać należy, że nasza tona jest wzorowana na niemieckiej tonnie, gdyż jest żeńskiego rodzaju i kończy się samogłoską. Jednak samogłoska końcowa — a mogła powstać z analogji z beczka, tak samo rodzaj: ta tona mógł być wzorowany na: ta beczka. W każdym razie „ten ton" jest u nas nie do pomyślenia.

Pozostaje więc ta tona (albo tonna). Niektórzy odrzucają tonnę przez dwa n dla znanej zasady niezdwajania spółgłosek bez wyraźnej ku temu fonetycznej podstawy. Wszak mamy jednak wyrazy takie jak: panna, manna, wanna, rynna, dziewanna. Niektóre z tych wyrazów okazują organiczność swego drugiego n przez formę dopełniacza liczby mnogiej: panien, wanien, rynien, (eufoniczna dobudowa drugiej sylaby z powtórzeniem n). Inne wyrazy, jak manna, dziewanna, marzanna dopełniacza liczby mnogiej nie znają.

Wyraz tona (albo tonna) nie należy ani do pierwszej kategorji, ani do drugiej: forma tonien jest niemożliwa, a jednak dopełniacz liczby mnogiej jest bardzo żywotny, górując w częstości stosowania jego nawet nad mianownikiem obu liczb.

Istotnie, jak rzadko używają się formy „tona i tony" w porównaniu z forma ton przy liczbach (np. X ton wagi, ładunku, ładowności, nośności, wyporności, pojemności).

Ponieważ zaś forma o zdwojonej spółgłosce w wygłosie (a więc: tonn) jest niemożliwa w języku polskim, przeto pisownię tonna należy odrzucić a przyjąć wyłącznie pisownię tona.

Wszelkie kompromisy, jak pisownia ton, lub tons przy liczbach oznaczających angielskie wagowe tony, różniące się jak wiadomo od metrycznych (dla których miałaby być zachowana forma o dwu n) z powodów wyżej przytoczonych nie wytrzymują krytyki. Angielskie tony rejestrowe (pojemności) po 100 stóp, nie uchodzące już za angielskie, lecz międzynarodowe, musiałyby zapewne uzyskać pisownię „tonna", co znowuż stoi w sprzeczności z tradycją wyrazu.

Wobec zupełnie niemożliwej i niezgodnej z duchem języka formy dopełniacza liczby: tonn, która wypadałoby stosować w razie przyjęcia pisowni tonna, należy pisownię taką odrzucić, przyjmując do użytku jak fachowego tak też potocznego (prasa codzienna!) jedynie pisownię **tona** — przez jedno n.

JKT.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Gdynia.

Skutki burzy z dnia 22 bm. w porcie gdyńskim (od naszego korespondenta). Burza w Gdyni w dniu 22 bm. prócz poczynionych szkód, czy to przy budowie portu, czy to u poszczególnych statków w postaci całej masy pozrywanych cum manilskich i stalowych, wykazała też dobitnie już od tak dawna przez wszystkich fachowców podkreślana kwestję jaknajszybszego przystąpienia do budowy falochronu.

Fakt bowiem, mający w tym dniu miejsce przy zewnętrznej (południowej) stronie molo południowego, gdy s/s „Fryken" będąc uderzany co chwilę o przystań przez nadzwyczaj silną jak na Gdynię ESE falę, nie miał innego, po pęknięciu paru cum, wyjścia, jak ryzykowne pomimo pomocy holownika wyjście na redę — fakt ten można sobie tłómaczyć zbyt wielkiem zapotrzebowaniem gotowego nabrzeża przy zbyt szczupłej długości jego wykończonej części. Ale nie lepiej działo się i wewnątrz przyszłego awanportu, dziś zupełnie odkrytego na działanie fali z kierunków od Est do NNF, a silnie odczuwającego falę od N do SE. Ładowanie też obu stojących tam przy przystani statków chwilami było całkiem niemożliwe, a w każdym razie nadzwyczaj uciążliwe szczególnie na jednym ze statków, ładującym węgiel przy pomocy rynien przerzuconych z wagonów na statek. Od tegoż samego nabrzeża zmuszony też został odejść, po pęknięciu kilku cum, holownik portowy „Ursus", który jednak po ukryciu się w prowizorycznym (wewnątrz molo) basenie, stale znów był zalewany bryzgami rozbijającej się u starego falochronu, fali, sunącej w tem miejscu z wielką siłą po usypanej na przedłużeniu molo mieliźnie.

A tu powstaje nowe pytanie — czy część owego piasku, wysypywanego przez szuty na wspomniane wyżej przedłużenie, nie trafiła czasem dzięki sztormowi z powrotem do dopiero co pogłębianego awanportu? Albo przynajmniej czy owa mielizna nie rozlała się zbyt szeroko? Czy nie należałoby więc przed wyrzucaniem tam piasku ująć poprzednio to miejsce w ramy kesonowego ogrodzenia, a nie wręcz przeciwnie?

Poważne też teraz straty poczyniła burza firmie TRI przy budowie portu rybackiego. Cała moc pali, niezwiązanych jeszcze z sobą w górnej części, została zupełnie rozchwiana, jeden zaś ze stojących na nich kafarów został przez fale zwalony do wody i odniesiony dość daleko na wybrzeżu.

Dzięki brakowi łamaczy fal przerwana też została na czas burzy komunikacja z Oksywiem, prom bowiem, łączący przerwę szosy, utworzoną przez przekopanie wewnętrznego basenu, przy burzliwym stanie pogody funkcjonować nie jest w stanie. Zresztą ta ostatnia niewygoda ma obecnie miejsce przy jesiennej pogodzie dość często.

Ruch portu Gdyni za tydzień. Od 20 do 27 b. m. (od południa do południa) zawinęło do portu 6 parowców o łącznej ładowności 3 523 t. r. netto. W tej liczbie: 3 szweckie, 1 łotewski, 1 norweski, 1 niemiecki.

Opuściło port 7 parowców o łączn. ładowności 4 261 t. rej. netto. W tej liczbie 3 szweckie, 2 norw., 1 łotewski, 1 niemiecki.

Wszystkie statki na wejściu były próżne; statki na wyjściu wywiozły łącznie 10 262,5 ton węgla. Węgiel szedł do Szwecji (4 statki), oraz po 1 statku do Anglji, do Rygi i do Kotki. Maklerami byli: Polska Agencja Morska i Bergenske.

Burza w Gdyni w dniu 26. bm. Druga burza w dniu 26 bm. znów poczyniła w Gdyni pewne szkody, szczególnie zaś przy budowie portu rybackiego. Został mianowicie zrzucony do wody drugi kafar, dość dużo zaś pali, już zabitych, powyrywanych zostało przez fale i wyrzuconych na wybrzeże. Zsunięty też został trochę z miejsca w porcie handlowym drugi keson, służący przedłużeniem prowizorycznego falochronu.

Tegoż dnia s/s „Greta", stojący na południowej stronie molo węglowego, zmuszony był przerwać wskutek silnej fali ładowanie i, zażądawszy holownika, odejść chciał na redę. Po odbiciu jednak od molo, a mając podany holownik dość słaby, który dwa razy został zerwany, po drugiem jego pęknięciu został przez wiatr i fale zepchnięty na mieliznę, utworzoną na przedłużeniu molo. I dopiero po paru godzinach wysiłków holownika „Ursus", ryzykującego co chwila samemu być wysadzonym na piasek, udało mu się podać statkowi hol własny, i ściągnąć go na pełną wodę z powrotem.

Gdańsk.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ubiegły tydzień (20—26 października) przyniósł portowi gdańskiemu znowuż znaczne odciążenie, gdyż zawinęło w tygodniu 95 statków morskich o łącznej ładowności 58 536 ton rej. netto, odpłynęło zaś 118 statków o łączn. ładowności 79 847 ton.

Wśród statków, które zawinęły do portu było 81 parowców, 3 motorowce, 3 holowniki. 2 licht. morskie, 6 żaglowców z motorem.

Ze statków tych było 70 próżnych, 3 do bunkrowania, 1 jako do portu ukrycia, 4 z pasażerami i drobnicą, 13 z ład. mieszanym, 1 z węglem (z Gdyni tranzytem), 1 z żużlem żelaznym, 1 ze śledziami, 1 ze spirytusem.

Tonaż na wejściu składał się z 430 ton statków gdańskich, 13 763 t. duńskich, 14 009 t. szweckich, 7 329 t. niemieckich, 7 790 t. norweskich, 5 196 t. angielskich, 5 165 t. fińskich, 1 064 t. łotewskich, 1 112 t. francuskich, 1 472 t. holenderskich, 1 132 sowieckich, 74 t. belgijskich.

Pomiędzy statkami, które zawinęły wybitnem zjawiskiem była Lituanja, przybywająca 25-go z Nowego Yorku. Duży parowiec fiński Imatra z ładunkiem 7 000 ton węgla z Rotterdamu do Leningradu był również tranzytem w porcie.

Na wejściu od dłuższego czasu znów był mały ruch statków niemieckich, które się dały zdystansować nawet banderze norweskiej. Niemniej bandera niemiecka jest wysoce zaangażowana w naszym eksporcie węgla, tylko nie w Gdańsku, a w Tczewie (cały wywóz morski na statkach niemieckich), Królewcu, Szczecinie, Roztoku, Hamburgu, Bremie.

Wśród statków na wyjściu było 105 parowców, 3 motorowce, 2 holowniki, 2 licht. mor., 3 żagl. z mot., 2 żaglowce, 1 draga.

Ze statków tych było 7 próżnych, 2 jako z portu bunkrowania, 1 z pasażerami i poczta (Niels Ebbesen, do Kopenhagi), 2 z pasażerami i drobnicą, 15 z ład. mieszanym, 2 z drzewem i drobnicą, 48 z węglem, 1 z węglem i drobnicą, 20 z drzewem, 1 z klocami dębowemi, 1 z cukrem (do Sztokholmu), 4 ze spirytusem, 3 ze zbożem, 1 ze zbożem i cukrem (do Rewla—Tallinnu), 1 ze zbożem i mąką, 1 z mąką i drobnicą, 1 z jęczmieniem, 2 z tatarką, 1 z końmi i drobnicą, 1 z benzyną i inn. ładunkiem, 1 z ropą do motorów, 1 z ropą gazową.

Na wyjściu tonaż składał się z 1 501 t. statków gdańskich, 16 250 t. duńskich, 16 101 t. szweckich, 21 597 t. niemieckich, 7 491 t. angielskich, 5 279 t. norweskich, 3 318 t. łotewskich, 3 262 t. francuskich, 3 328 t. fińskich, 1 132 t. sowieckich, 437 t. litewskich, 74 t. belgijskich, 57 t. estońskich.

Pomiędzy statkami na wyjściu wyróżniała się wielka ilość parowców z węglem, przeznaczonym do Leningradu (8). Już ok. 1 grudnia pojawiają się poważne trudności w żegludze do tego portu, wobec czego eksport węgla w tym kierunku odbywa się spiesznie.

Z awarji „Wisły“.

Ze streszczonego raportu kapitana statku Knoetgena.

...Dnia 9 października br. o godz. 9, opuściłem Rotterdam z ładunkiem koksu około 630 ton. Na pokładzie ładunku około 140 ton. Wiatr SW 6. deszcz.

Popołudniu wiatr odchodzi w kierunku West i dmie z siłą 9—10.

O godz. 7,20 popoł. jestem około latarni pływającej Haak; ogromna fala, wiatr 11; umocowania pokładowego ładunku częściowo zniszczone.

O godz. 10 popoł. awaria steru dzięki zniszczeniu urządzenia sterowego przez koks i kawały drzewa, udaje się ją prędko naprawić. Skierowałem statek 4 rumby do wiatru.

Wiatr zachodzi do NW. i dmie z siłą orkanu. Ładunek pokładowy z przedniej części statku zostaje prawie zupełnie zmyty, brezent z luki nr. 2 zerwany. Deski luki z jednej strony zostały zerwane, lecz je znowu zamocowano.

O godz. 12.30 w nocy zacina się ster. Starałem się zachować przy pomocy steru, który chociaż z wielką trudnością dawał się cokolwiek poruszać, kierunek statku, co się udało na czas jakiś. Następnie statek ponownie został przez wiatr odrzucony z kursu. Ster został położony na wiatr. Wszyscy zostali wezwani do naprawy urządzenia sterowego i do zamknięcia luk.

Wówczas to zostaje uniesiony z pokładu 2-gi oficer p. Bolesław Dunin-Marcinkiewicz. Ratunek jego jest niemożliwy. Brezent z luki nr. 1 zostaje zerwany.

O świcie dnia 10. 10. o godz. 4 i pół rano staram się urządzić tymczasowy ster, wówczas gdy statek szybko się pławi w kierunku mielizny Terschelling. O godz. 5 i pół staję na obydwóch kotwicach, wypuszczając całą długość łańcuchów, trochę na zachód od tej mielizny. Maszyna pracuje naprzód, jednak statek dryfuje w kierunku kipieli.

Tymczasowy ster zostaje rozbity; próbuję go znowu naprawić.

Podczas tego porwany przez fale marynarz Józef Łabuń, którego prąd i wiatr unoszą za rufę. Rzucono mu koła ratunkowe i kawały drzewa. Spuszczenie szalupy ratunkowej jest niemożliwe, gdyż wiatr wciąż dmie z siłą orkanu...

Statek dryfuje przez kipiel zewnętrznej mielizny i utyka na niej. Daję maszynie bieg wstecz, aby dopomóc statkowi prędzej przejść kipiel. Statek silnie się rzuca i zalewa tak, że wszelka praca na pokładzie jest niemożliwa. Drewniane pokrycie luk woda zrywa i unosi. Tylna szalupa ratunkowa zupełne rozbita, żórawiki pogięte i rzucone na pokład.

Aparat sondy Thomsona rozbity. Iluminatory w przedniej i środkowej części statku są wybite, drzwi wyłamane, wentylatory pogięte.

Każę wypuszczać rakiety wzywające o pomoc. Pasy ratunkowe są rozdane. Cała załoga na pokładzie.

O godz. 7 i pół rano wchodzi statek na wodę trochę spokojniejszą. W miarę możności luki zostają zamknięte, reszta ładunku pokładowego wyrzucona za burtę, aby oczyścić urządzenie sterowe. Statek pławi się szybko w kierunku lądu.

O godz. 8 i pół podchodzi łódź ratunkowa „Brandaris"; w tymże momencie „Wisła" osiada mocno na mieliźnie. Oddział maszynowy zaczyna ciec.

Statek silnie bije o dno, woda w przedziale maszynowym podnosi się. Sytuacja statku zdaje się być krytyczną, wobec czego o godz. 9-ej postanawiam opuścić statek. Łódź ratunkowa zabiera nas wszystkich i odwozi na West Terschelling.

Zachowanie się załogi w tych ciężkich warunkach było wyżej wszelkiej pochwały; zachowała ona spokój do ostatka.

Mielizna, na której osiadła „Wisła" nazywa się Jacobsgründen.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.

Na dolnej Wiśle ruch cukru ku Gdańskowi w całej pełni. Z 69 statków ładownych, holowanych przez 24 holowniki z biegiem rzeki nie mniej niż 43 berlinki było z pełnym ładunkiem cukru. 4 berlinki miały jako ładunek deski i bale, 3 zboże i mąkę, 5 faszyny, dwa małe statki owoc i ogórki, reszta węgiel. Ruch węgla z przeładunkiem z kolei na berlinki w Toruniu, Kapuścisku i Bydgoszczy, Świeciu zmalał znacznie, w Tczewie się utrzymał, chociaż i tu wyczuwa się brak berlinek. Sprzeczność między zadaniami eksportu cukru i węgla berlinkami jest tem mniej korzystna, że koleje nasze odczuwają brak węglowych lorów i lepiej wychodzą na ładowaniu do Torunia—Bydgoszczy niż do portów.

Wgórę rzeki przeszło 27 holowników, 64 próżne berlinki, oraz 3 ładowne z mieszanym ładunkiem (olej, łój, orzechy, garbnik) do Warszawy.

Wody wciąż przybywa. Opady śnieżne przy ciepłej pogodzie wywołały gwałtowny wzrost wody w Sanie, mniejszy zaś na górnej Wiśle. Fala wysokiego wodostanu, o 2 m. przewyższającego obecny w dolnej połowie rzeki za tydzień dotrze do ujścia.

Wielki połów śledzi na wybrzeżu.

Niedawno pojawiły się w zatoce koło Helu śledzie w znacznej ilości, jak dawno nie było notowane. Na połów wyjechali rybacy z Helu, Jastarni i Boru, połów był bardzo udatny a w zastawionych sieciach znajdowała się tak znaczna ilość ryb, że zdarzało się iż przy wyciąganiu sieci zrywała się przędza najbardziej wytrzymałych sieci a cała zdobycz wpadała do morza. Były wypadki, że w jednej sieci złowiono około 10-ciu centnarów śledzi.

Pomimo tak znacznego połowu dochód rybaków był nikły ze względu na złą organizację zbytu. Ryby sprzedawano w Gdańsku prawie za bezcen, po 4 gr. kg.; na rynku miejscowym cena była jeszcze niższa i wogóle nie znajdowano kupców, gdyż jak wiadomo na naszem wybrzeżu handel i przemysł rybny nie są należycie zorganizowane. W związku z tem bywały ostatnio wypadki, że rybacy nie mając kupców wyrzucali ryby z powrotem do morza. Należałoby pomyśleć, żeby nasze instytucje samorządowe, izby handlowe, bliżej się zajęły tak żywotną dla naszego wybrzeża sprawą i usilnie starały się wzbudzić inicjatywę przedsiębiorstw w tej dziedzinie. Również wskazanem jest by wyższe uczelnie handlowe zajęły się kształceniem specjalistów w tej dziedzinie. M.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie września.

(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne węgiel 124 695, sól 110, parafina 568, cement 1 320, oleje 1 049, soda 268, ołów 5.

Prod. roślinne: drzewo 31 090, smoła drzewna 26, jęczmień 2 668, żyto 4 138, ow. straczkowe 300, słód 15, rafinada 271, koniczyna 39, mąka żytnia 100, mąka pastewna 80, melasa 259, rzepak 252.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 188, jaja 29, bydło żywe 67, skóry 27.

WWÓZ: Prod. mineralne: ruda żelazna 2 070, żeliwo 23, żelazo 543.

Prod. roślinne: ryż 419, żywica i kalafonja 230, oleje 736, garbnik kwebracho 720, bawełna 21.

Prod. zwierzęce: smalec 222, śledzie sol. 1 578, tłuszcze 364, skóry sol. 254, wełna sur. 34.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(20—27 października).

21 paź.: niem. par. Elfr. Charl. Bekker 378 do Londynu (Bg).

22 paź.: norw. par. Edisvold 799 do Rygi (Bg).

24 paź.: szw. par. Fryken 820 do Oxelösundu (P. A. M), szw. par. Gunvall 865 do Sztokholmu (P. A. M).

25 paź.: norw. par. Steinmann 269 do Sztokholmu (P. A. M).

26 paź.: łot. par. Linhope 815 do Kotki (Bg).

27 paź.: szw. par. Wira 315 do Köpingu (P. A. M).

Statki powyższe wywiozły łącznie 10 262,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(20—26 października)

20 paź.: niem. par. Gretchen Muller 720 do Tilbury (Bg), szw. par. Bris

1159 do Göteborga (Scand. Lev. L), niem. par. Wannaheim 2346 do Lulea (B i S), łot. par. Sigulda 1 260 do Rygi (D — S), szw. par. Ottawa 1 543 do Leningradu (Bg), niem. par. Kapitän Kross 394 do Wazy (Art), szw. par. Swartön 1 381 do Holmsundu (B i S), łot. par. Imanta 730 do Trangsundu (Bg), niem. par. Käthe 643 do Kotki (Art).

21 paź.: gd. par. Balticum 364 do Malmö (B i S), duń. par. Skogland 1 050 do Tilbury (Bg), szw. par. Oden 732 do Halmstadu (Art), lit. par. Stephanie 437 (Rhd), norw. par. Echo 293 do Goole (Bg), niem. par. Utgard 728 do Aberdeen (B i S), szw. par. Kinne 362 do Ystadu (B i S), szw. par. Aspö 717 do Sundsvallu (B i S).

22 paź.: szw par. Anna 714 do Kotki (B i S), niem. par. Planet 778 do Imminghamnu (Bg), szw. par. Ilse 298 do Londynu (B i S).

23 paź.: niem. par. Käthe Christophersson 936 do Göteborga (B i S), ros. par. Leonid Krassin 1 152 do Leningradu (Bg), norw. par. Eli 700 do Leningradu (Bg), szw. par. Ellen 948 do Gävle (B i S), szw. par. Ture 295 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Jan Jeansson 320 do Göteborga (B i S), duń. par. Sigrid 751 do Tilbury (Bg), duń. par. Mettejensen 1 929 do Leningradu (Bg), fr. par. Nicolas Jean 1182 do Boulogne (B i S), szw. par. Marie 1 135 do Gävle (B i S), norw. par. Ulsmeth 345 do Bergen z w. i tow. (Bg), duń. par. Gudrun 875 do Londynu (Bg), niem. hol. Reinicke z licht. Irmgard 751 i Marianne 339 do Leningradu (Bg), norw. par. Oernesfjell 565 do Leith (B i S), duń. par. Erik B. 1 371 do Leningradu (Bg).

24 paź.: szw. par. Scandia 823 do Gävle (B i S), duń. par. Bogö 728 do Göteborga (B i S), szw. par. Casablanca 638 do Malmö (B i S), duń. par. Dania 1 390 do Norresundby (B i S), norw. par. Lab 665 do Leningradu (Bg), szw. par. Gunnar 703 do Sztokholmu (B i S).

25 paź.: gd. par. F. G. Reinhold 706 do Le Havre (Rhd).

26 paź.: niem. par. Weser 290 do Yarmouth (Rrd), szw. par. Pan 526 do Oxelösundu (Bg), szw. par. Ivar 714 do Oslo (B i S), łot. par. Scouts 1 328 do Kotki (B i S), niem. mot. Maria Elisabeth 55 do Kopenhagi (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 91 600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(20 – 26 października).

20 paź.: niem. par. Hagen 1002 do Hull (B i S), ang. par. Arkleside 949 do Grangemouth (D — S), niem. par. Jotunheim 2235 do Calais (B i S), niem. par. Sedina 583 do Abo z tow. i drz. (Lcz).

21 paź.: fr par. Caudebec 796 do Rouen (Worms), niem. par. Hermann Otto Ippen XIV 232 do Lubeki z klocami dębowemi (Scharenbg).

22 paź.: norw. par. Peer Gynt 739 do Limmericku (B i S, duń. par. Hintsholm 876 do Liverpoolu z drz. i tow. (Rhd), gd. par. Mottlau 430 do Delfzylu (B i S).

23 paź.: duń. par. Flinderborg 858 do Londynu (B i S), niem. par. Marie Ferdinand 932 do Londynu (Shaw), ang. par. Hague 574 do Dundee (Rhd), duń. par. Cyrill 1 264 do Manchestru (B i S).

24 paź.: duń. par. Hollang 886 do Londynu (Shaw), niem. żagl. Heinrich 83 do Hogwielu (Gw), niem. par. Fafner 1922 do Calais (B i S).

25 paź.: norw. par. Bratholm 727 do Hull (Bg).

26 paź.: duń. par. Jägersborg 727 do Londynu (B — S), ang. par. Taunton 2 562 do Londynu (Shaw), duń. par. Olga S. 1035 do Londynu (Bg), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu (Thor Hals), niem. par. Lisbeth Cords 496 do Haren (Rhd), norw. par. Borgfried 784 do Hull (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 90 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(20—26 października).

20 paź.: niem. żagl. z mot. Schwan 76 z jęczmieniem (Gw).

23 paź.: niem. par. Stadt Stolp 157 do Svendborga z tatarką (Gw).

24 paź.: ang. par. Nedda 572 do Nantes (Pwe). duń. par. Randi 493 do Uleaborga (Rhd), fsk. par. Alexa 371 do Wiborga z maką i tow. (Lcz).

25 paź.: niem. par. Reval 575 do Tallinnu z b. i cukrem (Lcz), niem. par. Wiborg 350 do Kotki z zb. i maką (Lcz).

26 paź.: niem. par. Gerda Kunstmann 320 do Tallinu (Rhd), niem. par. Elbing III 186 do Lubeki z tatarką (Pwe).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 300 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (20—26 października).

23 paź.: szw. par. Fringalla 226 do Sztokholmu (B i S).

25 paź.: niem. par. Reval 575 do Tallinu ze zb. i cukrem (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 950 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

(20—26 października).

21 paź.: fsk. mot. Margareta 260 do Helsingforsu z ropałem (B i S).

22 paź.: szw. mot. Naitea 106 do Sztokholmu z ropą gazową (Thor Hals).

25 paź.: niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi z benzyną i tow. (Lcz).

26 paź.: fsk. par. cyst. Frama 93 do Tallinu z ropą do motorów (Scharenberg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 300 ton produktów naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.

(20—26 października).

24 paź.: niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 z Gävle z żużlem żelaznym (Bg).

Statek powyższy przywiózł 190 ton żużla żelaznego.

Wodostany Warty w Poznaniu.

Październik.

22	23	25	26	27	28
106	124	130	132	133	133

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
9. 11.	z Le Havre	do Le Havre	10. 11.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
22. 11.	" "	" "	23. 11.	"	"
8. 12.	" "	" "	9. 12.	"	"
7. 1.	" "	" "	8. 1.	"	"

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
24. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	2. 11.	Lituania	Balt. America Line
14. 11.	"	"	20. 11.	Estonia	"
2. 11.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	2. 11.	Baltara	United Balt. Corp.
5. 11.	" Lipawy	" Londynu	5. 11.	"	"
9. 11.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	9. 11.	Baltriger	"
12. 11.	" Rygi	" Londynu	12. 11.	Baltannic	"
16. 11.	" Londynu	" Kłajpedy i Lipawy	16. 11.	Baltara	"
19. 11.	" Lipawy	" Londynu	19. 11.	"	"

Wodostany Wisły.

Październik Daty	23	24	25	26	27	28	29
Kraków	—182	+ 34	+104	+ 70	— 6	+ 4	— —
Zawichost	130	148	157	342	360	340	287
Warszawa	149	157	167	179	265	371	423
Płock	120	119	125	132	142	181	271
Toruń	136	134	133	141	153	168	239
Fordon	145	145	143	145	155	166	201
Tczew	94	104	103	100	102	114	130
Ujście(Schiewenh.)	278	278	258	232	248	252	242

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.